iztm
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

12 (106)
grudzień 2016



AUTOBUSY PRYWATNE OD 25 LAT PO MIEŚCIE MKNĄ

Aktualności

Temat numeru

Z kart historii komunikacji

Drodzy Czytelnicy

25 lat temu na stołeczne ulice wyjechał dwoma autobusami pierwszy prywatny przewoźnik autobusowy. Obecnie firmy zewnętrzne uruchamiają codziennie kilkaset wozów. Od zeszłego roku prywatnym operatorom, chcącym wykonywać usługi przewozowe w Warszawie, ZTM stawia bardzo wysokie wymagania dotyczące taboru, zaplecza technicznego i kwalifikacji pracowników. Przed rozpoczęciem przewozów przechodzą także złożony proces certyfikacji. Według nowych zasad od sierpnia kursuje Mobilis, a od grudnia – Arriva. **Tematem numeru** grudniowego iZTM są p**rywatni operatorzy autobusowi** – ich rola w stołecznej komunikacji, a także nowe wytyczne ZTM, zgodnie z którymi realizują przewozy od tego roku.

- *Nowe wymagania stawiane przewoźnikom są odpowiedzią na* ***chęć podniesienia jakości usług*** *wykonywanych dla naszych pasażerów oraz poprawy bezpieczeństwa* – wyjaśnia **zastępca dyrektora ZTM Katarzyna Strzegowska**. O procesie certyfikacji pojazdów opowiada **kierownik Działu Technicznego ZTM Tomasz Gucze**: ***Proces certyfikacji pojazdów jest długotrwały i złożony****. Autobus to nie tylko pojazd, ale „myśląca" maszyna wyposażona m.in. w kasowniki, biletomaty, monitoring oraz systemy – informacji liniowej, zliczania pasażerów, łączności radiowej pomiędzy kierowcą a centralą ruchu ZTM oraz komputer pokładowy odpowiedzialny za zbieranie danych, m.in. o pozycji autobusu, temperaturze i opóźnieniach*.

Zabieramy Państwa także do **zajezdni Arrivy** i **Mobilisu**, zorganizowanych według nowych zasad. - *Dysponujemy placem manewrowo-postojowym, na którym mieszczą się wszystkie pojazdy przeznaczone do realizacji kontraktu.* ***Mamy także zapewnioną tzw. ścieżkę obsługi codziennej*** *– myjnię oraz stanowisko uzupełniania płynów eksploatacyjnych i sprzątania wnętrza pojazdów* – prezentuje zaplecze techniczne **dyrektor ds. projektów Arrivy Krzysztof Liszewski**.

Po terenie zajezdni Mobilisu oprowadza **dyrektor techniczny Przemysław Józwik** i opowiada o codziennej obsłudze pojazdów: *W pierwszej kolejności pojazd jest tankowany. Po modernizacji zajezdni mamy pięć bardzo wydajnych dystrybutorów paliwa. Przykładowo, tankowanie 18-metrowego pojazdu ze zbiornikiem na 300 litrów zajmuje około trzy minuty. Później pojazd wjeżdża na halę i przejeżdża przez myjnię. Przygotowaliśmy dwa, w pełni zautomatyzowane stanowiska z zamkniętym obiegiem wody.*

Na łamach rubryki „**Z kart historii komunikacji**" wracamy do 1991 roku, kiedy to pierwszy prywatny przewoźnik przejął obsługę miejskiej linii 376. Sprawdzamy również, jak przez kolejne lata przebiegała współpraca miasta z zewnętrznymi firmami przewozowymi.

Zachęcamy do lektury

iZTM
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W WARSZAWIE

ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa

Redaktorka prowadząca:
Magdalena Potocka

Skład:
Maciej Beister

Nakład:
10 309

Prenumerata:
ztm.waw.pl (zakładka newsletter)

Znajdziesz nas na:
www.ztm.waw.pl
www.facebook.com/ztm.warszawa
www.twitter.com/ztm_warszawa
www.instagram.com/ztm_warszawa

Napisz do nas: newsletter@ztm.waw.pl

Jak zmienić na lepsze komunikację miejską na Białołęce? Zapraszamy do udziału w konsultacjach społecznych.

Zarząd Transportu Miejskiego prowadzi konsultacje społeczne dotyczące propozycji zmian w układzie komunikacyjnym na Białołęce. Projekt zmian obejmuje obszar całej dzielnicy, zarówno część zachodnią (m.in. Tarchomin i Nowodwory) jak i wschodnią (tzw. zieloną Białołękę). Zachęcamy do zapoznania się z projektem oraz wyrażenia opinii w sprawie propozycji zmian.



W I kwartale przyszłego roku planowane jest oddanie do użytku nowego odcinka trasy tramwajowej na Białołęce – od pętli Tarchomin Kościelny do tymczasowej zawrotki w rejonie pętli autobusowej Nowodwory. Na nowym odcinku zostaną uruchomione przystanki przy skrzyżowaniach z ulicami: Štefánika i Ordonówny. Dzięki temu będzie możliwy szybki i niezależny od utrudnień w ruchu drogowym przejazd z Nowodworów do stacji metra Młociny.

Głównym założeniem projektu zmian w komunikacji jest zastąpienie części autobusów kursujących w zachodniej części dzielnicy przez tramwaje i wykorzystanie pozyskanych w ten sposób pojazdów do obsługi rejonów, w których komunikacja wymaga poprawy. Chodzi przede wszystkim o intensywnie rozbudowujące się osiedla położone w północno wschodniej zielonej Białołęce. Proponowane zmiany obejmują funkcjonowanie jednej linii tramwajowej i 18 autobusowych.

Szczegółowe propozycje zmian w komunikacji tramwajowej

Linia 2

Według propozycji linia 2 zostanie wydłużona do nowej, tymczasowej zawrotki znajdującej się na wysokości pętli autobusowej Nowodwory, gdzie obsługujące linię tramwaje dwukierunkowe zmieniałyby kierunek jazdy. Tramwaje po drodze do Nowodworów zatrzymywałyby się na nowych przystankach pośrednich przy skrzyżowaniach z ulicami Štefánika i Ordonówny.

Proponowana trasa: **METRO MŁOCINY – Kasprowicza – Zgrupowania AK „Kampinos” – most Skłodow-skiej-Curie – Płk. Kuklińskiego – Trakt Nadwiślański – Światowida – NOWODWORY.**

Częstotliwość kursowania – co 4 minuty w godzinach szczytu, co 6 minut poza szczytem i co 7,5 minuty w dni świąteczne.

Dodatkowo, dla pasażerów z Tarchomina, zostałyby uruchomione – w godzinach szczytu – specjalne, skrócone kursy linii 2 na trasie:

METRO MŁOCINY – Kasprowicza – Zgrupowania AK „Kampinos” – Płk. Kuklińskiego – Trakt Nadwiślański – Światowida – TARCHOMIN KOŚCIELNY.

Częstotliwość kursowania – co 8 minut w godzinach porannego i popołudniowego szczytu.

Szczegółowe propozycje zmian w komunikacji autobusowej

Linie 101 i E-8

Według propozycji linie 101 i E-8, które poruszając się razem z samochodami po znacznie obciążonych ciągach komunikacyjnych narażone są na opóźnienia (a zatem czas podróży liniami jest zmienny), zostałyby zastąpione przez kursującą często i sprawnie linię tramwajową 2. Pozyskane z tych linii autobusy zostałyby skierowane do obsługi innych połączeń na terenie Białołęki, w tym nowej linii łączącej wschodnią i zachodnią część dzielnicy.

Linia 214

Nowa linia zapewniająca połączenie pomiędzy wschodnią i zachodnią częścią Białołęki kursująca na trasie: **OS. DERBY – Skarbka z Gór – Berensona – Ostródzka – Toruńska (powrót: Toruńska – Głębocka – Toruńska – Ostródzka) – Łabiszyńska – Kondratowicza – Bazyliańska – Wysockiego – Toruńska – Modlińska – Światowida – Świętosławskiego – TARCHOMIN (powrót: Świderska – Ćmielowska).**

Częstotliwość kursowania – co 30 minut niezależnie od pory dnia i tygodnia. W przyszłości, jeśli zaproponowane połączenie sprawdziłoby się, częstotliwość kursowania ulegałaby zwiększeniu.

Linie 314 i 518

Propozycja zakłada połączenie linii 314 i 518 w jedną linię 518 kursującą z dużą częstotliwością na trasie: **NOWODWORY – Światowida – Hanki Ordonówny – Strumykowa – Štefánika – Odkryta – Nowodworska – Mehoffera – Świderska – Porajów – Myśliborska – Światowida – Modlińska – most Grota-Roweckiego – Trasa AK – Słowackiego – Włościańska – METRO MARYMONT (powrót: Włościańska – Żelazowska)**.

Częstotliwość kursowania – co 7,5 minuty w szczytu, co 10 minut poza szczytem i co 15 minut w święta.

Linia 516

Proponujemy pozostawienie trasy tej linii bez zmian, jednak kursowałaby ona ze zwiększoną częstotliwością w godzinach szczytu.

Częstotliwość kursowania – co 10 minut w godzinach szczytu, co 15 minut poza szczytem i co 20 minut w święta.

Linia 511

Nasza propozycja przewiduje uruchomienie dodatkowych przystanków na trasie tej linii, o co wnioskują pasażerowie dojeżdżający do osiedli i placówek oświatowych znajdujących się wzdłuż ulicy Modlińskiej w rejonie przystanków obecnie pomijanych przez tę linię. W związku z tym linia 511 zostałaby przekształcona w zwykłą o proponowanym numerze **101**. Zatrzymywałaby się na wszystkich przystankach na trasie (część z nich „na żądanie").

Częstotliwość kursowania, typ taboru (autobusy wielkopojemne) oraz trasa pozostałyby bez zmian.

Linia 211

Proponujemy pozostawienie jej trasy bez zmian. Kursowałaby ona jednak ze zwiększoną w godzinach szczytu częstotliwością. Zostałyby także utrzymane obecnie funkcjonujące, skrócone kursy na trasie Dąbrówka Wiślana – Ćwiklińskiej.



Częstotliwość kursowania na pełnej trasie – co 10 minut w godzinach szczytu, 15 minut poza szczytem oraz 20 minut w dni świąteczne. Częstotliwość kursowania kursów skróconych bez zmian.

Linie 705 i 735

Propozycja przewiduje skrócenie tras tych linii do najbliższego węzła przesiadkowego – Żerań FSO w zamian za skierowanie do pętli Metro Marymont linii 134 i 518.

Pasażerowie dojeżdżający obecnie tymi liniami do stacji metra mieliby możliwość skorzystania na przystankach Płochocińska i Konwaliowa z często kursującej linii 518, a także kursującej w godzinach szczytu linii 326. Pasażerowie dojeżdżający z ciągu ulicy Płochocińskiej, a także z gminy Nieporęt, zyskaliby połączenie z węzłem przesiadkowym Żerań FSO, gdzie istnieje możliwość przesiadki do wielu innych linii, w tym do często i sprawnie kursujących do Śródmieścia (w tym w rejon Starego Miasta) i do obu linii metra i linii tramwajowych. Zgodnie z przyjętymi zasadami, linie strefowe powinny dojeżdżać tylko do najbliższego większego węzła przesiadkowego na terenie Warszawy – z kierunku Nieporętu takim węzłem jest Żerań FSO. Niezależnie od proponowanej zmiany trasy, linie 705 i 735 po drodze obsługują także przystanek PKP ŻERAŃ, gdzie możliwa jest przesiadka do pociągów SKM i Kolei Mazowieckich.

Częstotliwość kursowania linii 705 i 735 pozostałaby bez zmian.

Linia 120

Według propozycji linia 120 w kursach na pełnej trasie: Olesin – Dw. Wschodni (Kijowska) przejeżdżałaby bezpośrednio

ulicą Głębocką bez przejazdu ulicami Oknicką i Lewandów. Na dotychczasowej trasie utrzymane zostałoby funkcjonowanie kursów skróconych: Grodzisk – Dw. Wschodni (Kijowska), funkcjonujących w godzinach szczytu.

Trasa kursów podstawowych: **OLESIN – Kobiałka – Mochtyńska – Zdziarska – Kąty Grodziskie – Berensona – Głębocka – Malborska – Kondratowicza – Św. Wincentego – Gilarska – Samarytanka – Jórskiego – Radzymińska – al. Solidarności – Targowa – Kijowska – DW. WSCHODNI (KIJOWSKA).**

Częstotliwość kursowania linii bez zmian.

Linia 132

Według propozycji linia 132 kursowałaby na zmienionej trasie w rejonie zielonej Białołęki, co pozwoliłoby na skrócenie czasu podróży do linii metra M1. Dodatkowo linia kursowa-łaby częściej poza szczytem i w dni świąteczne.

Proponowana trasa: **GRODZISK – Lewandów – Głębocka – (powrót: Głębocka – Berensona – Oknicka – Lewandów) – Toruńska – most Grota-Roweckiego – Trasa AK – Słowackiego – Wło-ściańska – METRO MARYMONT (powrót: Włościańska – Żelazowska).**

Częstotliwość kursowania – co 10 minut w godzinach szczytu oraz co 20 minut poza szczytem i w dni świąteczne.

Linia 134

Według propozycji linia 134 zostałaby wydłużona do pętli Metro Marymont bezpośrednio Trasą Toruńską, bez przejazdu przez osiedle Bródno.

Proponowana trasa: **OLESIN – Kobiałka – Ruskowy Bród – Zdziarska – Ostródzka – Toruńska – most Grota-Roweckiego – Trasa AK – Słowackiego – Włościańska – METRO MARYMONT (powrót: Włościańska – Żelazowska)**

Częstotliwość kursowania – co 15 minut w godzinach szczytu, oraz co 20 minut poza szczytem i w dni świąteczne.

Linia 527

Propozycja zakłada skierowanie linii do nowej pętli w rejonie Grodziska oraz dwukierunkowe kursowanie całym ciągiem ulicy Skarbka z Gór pomiędzy ulicą Berensona a ulicą Jesiennych Liści.

Proponowana trasa: **ESPERANTO – Anielewicza – al. Jana Pawła II – al. Solidarności – (powrót: al. Solidarności – Okopowa – Anielewicza) – Radzymińska – Młodzieńcza – św. Wincentego – Głębocka – Jesiennych Liści – Skarbka z Gór – Berensona – Kąty Grodziskie – GRODZISK (nowa pętla).**



Częstotliwość kursowania pozostałaby bez zmian.

Linia E-7

Projekt zakłada utrzymanie jednokierunkowego charakteru linii tzn. w godz. porannych wyjazd z osiedla Derby w kierunku drugiej linii metra, a w godzinach południowych powrót.

Proponowana trasa: W porannym szczycie: **JESIENNYCH LIŚCI – Skarbka z Gór – Berensona – Kąty Grodziskie – Głębocka – Toruńska – Armii Krajowej – al. Piłsudskiego – Radzymińska – al. Solidarności – DW. WILEŃSKI**

W popołudniowym szczycie: **DW. WILEŃSKI – Wileńska – Targowa – zawrotka przy ul. Ząbkowskiej – Targowa – al. Solidarności – Radzymińska – al. Piłsudskiego – Armii Krajowej – Toruńska – Głębocka – Jesiennych Liści – Skarbka z Gór – Berensona – Kąty Grodziskie – Głębocka – JESIENNYCH LIŚCI.**

Częstotliwość kursowania pozostałaby bez zmian.

Linia E-9

Projekt zakłada, że w czasie obu komunikacyjnych szczytów linia będzie miała charakter linii okrężnej. Zostałaby także skierowana ulicą Ostródzką w zamian za linię 132.

Proponowana trasa: **METRO MARYMONT (powrót: Włościańska – Żelazowska) – Trasa AK - most Grota-Rowec-**

kiego – Toruńska – Głębocka – Jesiennych Liści – Skarbka z Gór – Berensona – Ostródzka – Toruńska – most Grota-Roweckiego – Trasa AK – Słowackiego – Włościańska – METRO MARYMONT (powrót: Włościańska – Żelazowska)

Częstotliwość kursowania bez zmian.

Linia 176

Według propozycji linia 176 stałaby się często kursującą linią dowożącą do komunikacji szynowej – pociągu i tramwaju.

Proponowana trasa: **CHOSZCZÓWKA – Raciborska – Przytulna – Henrykowska – Wyganowska – Raciborska – Mehoffera (powrót: Mehoffera – Raciborska) – Polnych Kwiatów – Parowozowa – Ołówkowa – Bohaterów – Czołowa – Marywilska – Wysockiego – Matki Teresy z Kalkuty – BUDOWLANA (powrót: Matki Teresy z Kalkuty – Rembielińska – Bartnicza).**

Linia 204

Proponujemy pozostawienie jej trasy bez zmian. Jednak kursowałaby ona z częstotliwością zwiększoną w godzinach szczytu.

Częstotliwość kursowania – co 15 minut w godzinach porannego szczytu, co 30 minut poza szczytem i w dni świąteczne.



Rozkład jazdy byłby skoordynowany z pociągami SKM linii S3 na stacji Warszawa-Praga.

Uwagi, propozycje i postulaty dotyczące zmian w komunikacji można przesyłać do ZTM mailem na adres bialoleka@ztm.waw.pl. W ramach konsultacji **8 grudnia, w godzinach 10-12, na stronie ZTM odbędzie się internetowy chat z dyrektorem Zarządu Transportu Miejskiego Wiesławem Witkiem**.

Aby wziąć udział w czacie, należy wejść **8 grudnia w godzinach 10-12 na specjalną platformę chat.ztm.waw.pl**.

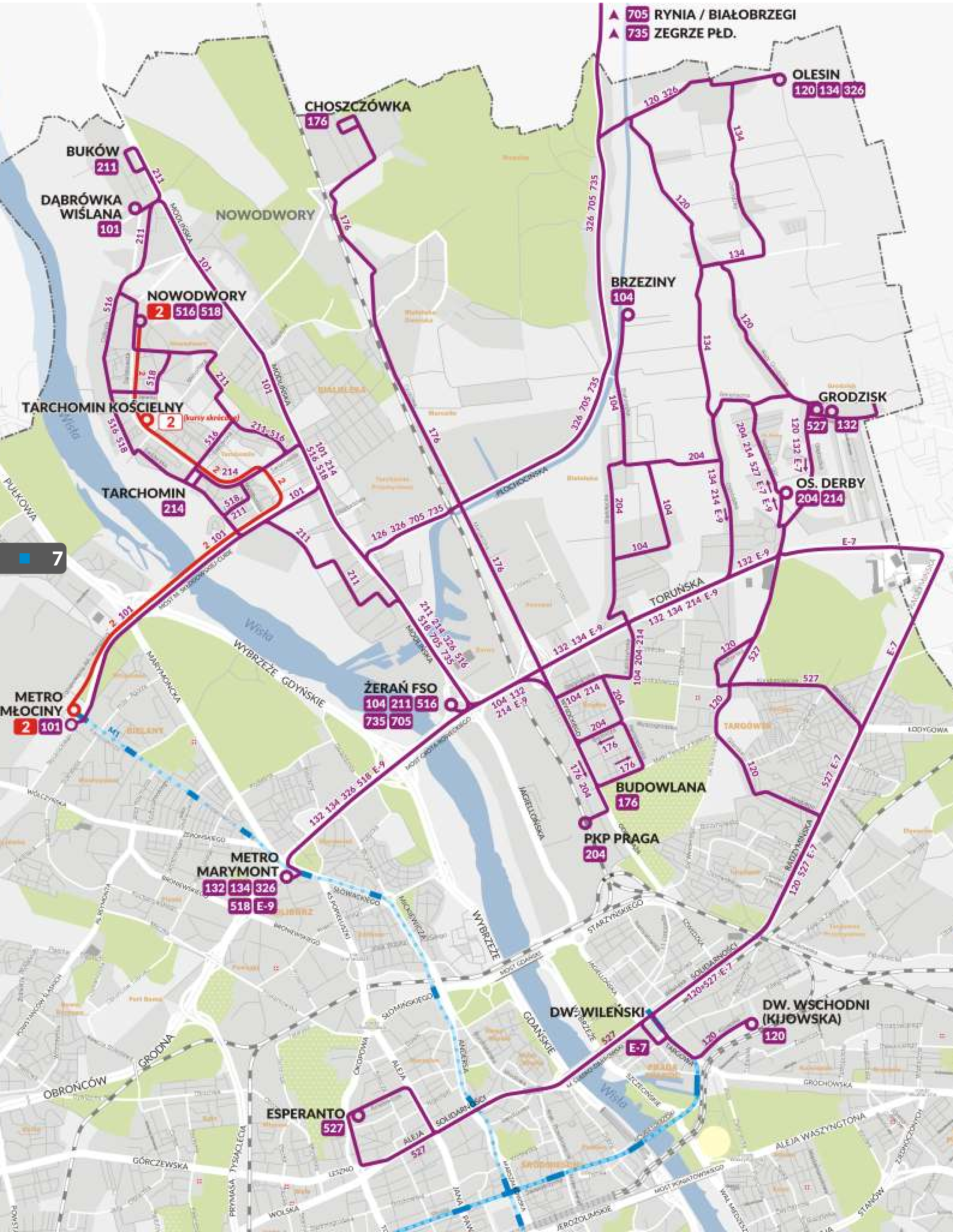
Uruchamiane będą także punkty konsultacyjne, w których do dyspozycji zainteresowanych będą m.in. pracownicy ZTM. Każdy uczestnik konsultacji będzie miał możliwość indywidualnego zapoznania się z projektem zmian i wyrażenia swojej opinii lub zgłoszenia postulatów:

- 11 grudnia 2016 r., godz. 11 – 18, Białołęcki Ośrodek Kultury, ul. Głębocka 66
- 15 grudnia 2016 r., godz. 15 – 21, Gimnazjum nr 164, ul. Ostródzka 175
- 21 grudnia 2016 r., godz. 17 – 21, Gimnazjum im. Bohaterów Bitwy Warszawskiej 1920 r. w Stanisławowie Pierwszym (gmina Nieporęt), ul. Jana Kazimierza 291
- 11 stycznia 2017 r., godz. 15 – 21, Szkoła Podstawowa nr 110, ul. Bohaterów 41.

Informacje o konsultacjach społecznych oraz punktach konsultacyjnych będzie można znaleźć m.in. na plakatach w pojazdach komunikacji miejskiej oraz na tablicach Systemu Informacji Pasażerskiej na przystankach. Będzie je można również znaleźć na stronie ZTM **w zakładce poświęconej konsultacjom społecznym** i na profilu ZTM na **Facebooku** i **Twitterze**. Będą również przekazywane, poprzez Warszawski System Powiadomień i **Miejskie Centrum Kontaktu 19115**.

Konsultacje potrwają do 11 stycznia 2017 r.

PROPOZYCJE ZMIAN W KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ NA BIAŁOŁĘCE



Lepszy dojazd na Domaniewską

Zarząd Transportu Miejskiego usprawnia komunikację miejską na Służewcu w czasie przebudowy ulicy Marynarskiej. 5 grudnia została uruchomiona nowa linia autobusowa Z-2 łącząca metro z sercem Służewca.

Linia **Z-2** kursuje tylko w godzinach szczytu, w jednym kierunku, na trasie: **KRÓLIKARNIA – Woronicza – Wołoska – Domaniewska – Suwak – Konstruktorska – Racjonalizacji – Woronicza – METRO WIERZBNO**.

Aby ułatwić pasażerom orientację w kierunku jazdy autobusu, na wyświetlaczach zewnętrznych, będą wyświetlane różne komunikaty, w zależności od odcinka trasy, na którym autobus będzie się znajdował oraz od pory dnia. W godzinach porannego szczytu autobus wyruszający z Królikarni będzie miał na wyświetlaczu kierunek Os. Nowy Mokotów. W szczycie popołudniowym Domaniewska. Po minięciu tych przystanków na wyświetlaczu pojawi się kierunek Metro Wierzbno. ■



Parking na Niedźwiadku czynny przez całą dobę do końca marca

Wydłużona doba parkingowa na parkingu P+R Ursus Niedźwiadek będzie funkcjonowała do końca marca przyszłego roku.

W związku z licznymi wystąpieniami mieszkańców i niskim napełnieniem parkingu, ZTM podjął decyzję o kontynuacji wydłużenia doby parkingowej. Dodatkowym argumentem za wydłużeniem okresu całodobowego funkcjonowania parkingu był deficyt miejsc parkingowych w okolicy osiedla.

Mieszkańcy dzielnicy i podwarszawskich miejscowości, którzy zostawiają tam samochody będą mogli korzystać z wydłużonej doby parkingowej do 31 marca 2017 roku. ■



Dwa razy więcej stojaków rowerowych na Młocinach

Na terenie węzła przesiadkowego Młociny powstał nowy parking rowerowy z 40 stojakami.

Parking znajduje się w zadaszonej części węzła przesiadkowego, pomiędzy patio a piątym peronem autobusowym, w bezpośrednim sąsiedztwie budynku przesiadkowego i parkingu P+R. Do dyspozycji użytkowników zostało oddanych 40 stojaków rowerowych, czyli dwa razy więcej niż funkcjonowało tam do niedawna. Nowe stojaki zastąpiły dotychczasowe ustawione na chodnikach przy patio przy wyjściu ze stacji metra.



Nowy parking jest wygodniejszy i przestronniejszy, a rowerzyści mogą do niego dojechać bezpośrednio drogą rowerową. Nie zabraknie także stacji naprawczej dla rowerów, która zostanie zamontowana w przyszłym roku.

Stojaki rowerowe, znajdujące się w ciągach pieszych przy patio przy wyjściu z metra, zostały zdemontowane. ■

Patriotyczna gra komunikacyjna potrwa dłużej – do 15 grudnia

Czas trwania patriotycznej gry komunikacyjnej został wydłużony – do 15 grudnia. Osoby, które już od ponad dwóch miesięcy odwiedzają Miejsca Pamięci zachęcamy do kontynuowania udziału w grze i zdobywania kolejnych punktów, a dotychczas niezdecydowanych – do przyłączenia się do gry. Na zwycięzców czekają upominki od Zarządu Transportu Miejskiego.

Patriotyczna gra komunikacyjna – organizowana przez Światowy Związek Żołnierzy Armii Krajowej i Zarząd Transportu Miejskiego – ma na celu przybliżenie historii Armii Krajowej oraz zachęcenie do odwiedzania w Warszawie miejsc przypominających o II Wojnie Światowej i Powstaniu Warszawskim. Do wszystkich Miejsc Pamięci można dojechać komunikacją miejską. Gra rozpoczęła się 15 września i potrwa do 15 grudnia.

50 osób, które zdobędą największą liczbę punktów (co najmniej 333 na tysiąc możliwych) otrzyma upominki od Zarządu Transportu Miejskiego.

Aby przyłączyć się do gry, wystarczy posiadać telefon lub tablet z dostępem do Internetu i zainstalowaną aplikacją do odczytywania kodów QR. Szczegółowe informacje dostępne są na stronie Światowego Związku Żołnierzy Armii Krajowej. ■

Certyfikowani operatorzy



Ćwierć wieku temu – w czerwcu 1991 roku na stołeczne ulice wyjechał dwoma autobusami pierwszy prywatny przewoźnik autobusowy. Po 25 latach operatorzy – Mobilis Sp. z o.o. i Arriva Bus Transport Polska wprowadzili na ulice Warszawy, zgodnie z umowami zawartymi na nowych zasadach z Zarządem Transportu Miejskiego, 150 nowoczesnych pojazdów. Zanim rozpoczęli przewozy musieli spełnić bardzo wysokie wymagania dotyczące taboru, zaplecza technicznego i kwalifikacji pracowników. O nowych zasadach współpracy z prywatnymi operatorami opowiada zastępca dyrektora ZTM **Katarzyna Strzegowska** i kierownik Działu Technicznego ZTM **Tomasz Gucze**.

Przewozy autobusowe w Warszawie są jednymi z dwóch, oprócz kolejowych, realizowanymi przez kilku operatorów – jednego miejskiego – Miejskie Zakłady Autobusowe i kilku zewnętrznych. Teoretycznie pasażerowie nie powinni zastanawiać się, do czyjego autobusu wsiadają – dla nich najważniejsza jest jakość świadczonych usług, za którą odpowiada ZTM. Niestety poziom usług świadczonych przez prywatnych operatorów pozostawiał niekiedy wiele do życzenia. W tym roku ajentom po raz pierwszy postawiono nowe wymagania – od sierpnia zgodnie z nowymi umowami usługi świadczy Mobilis, a od grudnia – Arriva. Co obecnie muszą zapewnić firmy przewozowe startujące w przetargu?

Katarzyna Strzegowska: Nowe wymagania stawiane przewoźnikom są odpowiedzią na chęć podniesienia jakości usług wykonywanych dla naszych pasażerów oraz poprawy bezpieczeństwa. Już wcześniej wymagania były wysokie, a kary za uchybienie dotkliwe. Niestety od jakiegoś czasu dostrzegaliśmy pogorszenie jakości usług świadczonych przez prywatnych operatorów. Podjęliśmy więc decyzję o zmianie wymagań stawianych prywatnym firmom oraz zmianie systemu kar, ale wprowadziliśmy również premiowania za wysoki poziom świadczonych usług.

W zakresie taboru wymagamy nowoczesnych pojazdów z bogatym wyposażeniem – systemem informacji pasażerskiej, monitoringiem, klimatyzacją, biletomatami... Standardem jest dostosowanie autobusów do potrzeb osób z niepełnosprawnościami. Premiujemy także pojazdy o alternatywnych źródłach napędu, mając na uwadze ochronę środowiska naturalnego.

Nowością jest wymóg zatrudnienia pracowników przez operatora na podstawie umowy o pracę. Zależało nam, aby podkreślić, jak ważni są pracownicy, od których w dużej mierze zależy jakość świadczonych usług.

Tomasz Gucze: Kolejna bardzo ważna nowość w zakresie wymagań stawianych operatorom to konieczność posiadania odpowiedniego zaplecza technicznego, które naszym zdaniem pozwoli na utrzymanie taboru w dobrym stanie przez



„Nowe wymagania stawiane przewoźnikom są odpowiedzią na chęć poniesienia jakości usług wykonywanych dla naszych pasażerów oraz poprawy bezpieczeństwa" – wyjaśnia dyrektor ZTM Katarzyna Strzegowska

cały czas trwania kontraktu. Istnieje bardzo duży związek pomiędzy jakością wykonywanych usług a stanem technicznym taboru. Z naszych doświadczeń wynika, że brak profesjonalnej zajezdni jest jednoznaczny z brakiem zdolności do wykonywania czynności przy codziennej obsłudze pojazdów na zadowalającym poziomie.

Nowości zostały wprowadzone także w procedurze dopuszczenia operatora do realizacji usług. Co zatem dzieje się zanim autobusy wyjadą na ulice?

Katarzyna Strzegowska: Zanim autobusy zaczną wozić pasażerów bardzo dokładnie sprawdzamy, czy pojazdy i zajezdnia spełniają nasze oczekiwania, a pracownicy zostali odpowiednio przeszkoleni. Nie wystarczy, aby kierowca potrafił prowadzić autobus. Musi także znać regulamin przewozu, przepisy porządkowe i taryfowe, topografię miasta oraz porozumiewać się w języku polskim w stopniu średniozaawansowanym.

Wymagania dotyczące znajomości języka polskiego budziły niekiedy zdziwienie, ale w przeszłości zdarzało się, że przewoźnik zatrudniał cudzoziemców, którzy niestety nie znali języka polskiego. W efekcie pasażerowie nie mogli porozumieć się z kierowcą, a także zdarzały się trudności w komunikacji z pracownikami nadzoru ruchu. Było to szczególnie uciążliwe w przypadku, gdy pojawiała się konieczność awaryjnego skierowania autobusów na trasy objazdowe.

Tomasz Gucze: W przypadku autobusów, ZTM włącza się w prace już na etapie ich produkcji. Wszystkim stronom zależy, aby z hali fabrycznej wyjechały autobusy, jakie zamówiliśmy. Proces certyfikacji pojazdów jest długotrwały i złożony. Autobus to nie tylko pojazd, ale „myśląca" maszyna wyposażona m.in. w kasowniki, biletomaty, monitoring oraz systemy – informacji liniowej, zliczania pasażerów, łączności radiowej pomiędzy kierowcą a centralą ruchu ZTM oraz komputer pokładowy odpowiedzialny za zbieranie danych, m.in. o pozycji autobusu, temperaturze i opóźnieniach.

W pierwszej kolejności każdy z systemów jest certyfikowany na stanowiskach testowych. Przykładowo system informacji liniowej testowaliśmy u nas w biurze. Kolejny etap to certyfikacja autobusu wzorcowego, czyli pojazdu w pełni wyposażonego we wcześniej przetestowane systemy. Oczywiście sprawdzane są także wszystkie pozostałe elementy autobusu, jak choćby rozmiar foteli, układ poręczy, przestrzeń dla pasażerów. Certyfikacja wszystkich pozostałych wozów to ocena ich zgodności z autobusem wzorcowym.

Na zapleczu technicznym sprawdzamy, czy są wszystkie wymagane stanowiska. Operator powinien przygotować m.in. myjnię, kanał podstawowej oceny stanu pojazdów, stanowisko do sprzątania wnętrza pojazdu. Na zapleczu powinna być także możliwość wykonywania napraw pokolizyjnych. Chodzi o czas – autobus po kolizji powinien szybko wrócić na trasę i nie odbiegać standardem od innych wozów. I w końcu – pojazdy muszą mieć miejsce do garażowania.

Proces certyfikacji daje gwarancję, że w momencie rozpoczynania przewozów operator dysponuje nowoczesnym taborem, odpowiednio wyposażoną zajezdnią oraz zatrudnia wykwalifikowanych pracowników. A co później? Kontrakt jest podpisywany na kilka lat – w jaki sposób ZTM będzie kontrolował jakość świadczonych usług w czasie jego trwania?

Katarzyna Strzegowska: Mamy trzy narzędzia. Przede wszystkim samokontrolę operatorów. Przewoźnik jest zobo-



„Proces certyfikacji pojazdów jest długotrwały i złożony. Autobus to nie tylko pojazd, ale «myśląca» maszyna wyposażona m.in. w kasowniki, biletomaty, monitoring oraz systemy – informacji liniowej, zliczania pasażerów, łączności radiowej pomiędzy kierowcą a centralą ruchu ZTM oraz komputer pokładowy odpowiedzialny za zbieranie danych, m.in. o pozycji autobusu, temperaturze i opóźnieniach" – opowiada kierownik Działu Technicznego ZTM Tomasz Gucze



Stanowisko testowania systemu informacji liniowej w siedzibie ZTM. Dopiero po przetestowaniu wszystkich systemów rozpoczyna się certyfikacja pojazdu wzorcowego

wiązany do codziennej i okresowej kontroli pojazdów. Wszystkie informacje o utrzymaniu taboru oraz wyniki przeglądów muszą być wpisywane do tzw. wirtualnej książki, do której dostęp ma także ZTM. W każdej chwili możemy sprawdzić np. historię uchybień danego pojazdu i zaplanować kontrolę. Nowością jest możliwość skierowania autobusu na stację diagnostyczną. Dotychczas nie mieliśmy takich uprawnień. W przypadku stwierdzenia, że pojazd jest niesprawny – zostanie on wycofany z eksploatacji.

Tomasz Gucze: Oczywiście nadal prowadzimy stały nadzór nad ruchem pojazdów. Dysponujemy narzędziami lokalizacji pojazdów, a w centrali ruchu ZTM zostało uruchomione specjalne stanowisko tylko do kontaktów z operatorami prywatnymi.

Trzecie narzędzie kontroli to cofnięcie przewoźnikowi certyfikatu. Pierwszy wydawany jest na cztery lata. Po tym czasie operator ma obowiązek odnowić pojazd. Kolejny certyfikat obowiązuje przez dwa lata, a następne są przedłużane na rok.

Katarzyna Strzegowska: Najkrócej mówiąc – im starszy pojazd, tym krótszy czas ważności certyfikatu. A w przypadku nieprzestrzegania przez operatora warunków umowy, może on być cofnięty w każdej chwili.

Wróćmy na chwilę do 1991 roku, kiedy to po raz pierwszy w Warszawie pojawił się prywatny przewoźnik autobusowy. Skala przewozów wykonywanych przez ajentów była zdecydowanie mniejsza niż obecnie. Początkowo prywatne firmy miały dwa, trzy autobusy i obsługiwały nimi jedną linię. Obecnie ajenci realizują około 30 proc. przewozów autobusowych. Jakie były przyczyny wprowadzenia prywatnych operatorów autobusowych do Warszawy? Dlaczego wszystkich kursów, podobnie jak w przypadku tramwajów, nie wykonuje miejski przewoźnik?

Tomasz Gucze: 25 lat temu komunikacja miejska w Warszawie funkcjonowała na zupełnie innych zasadach niż obecnie. Za cały transport odpowiadał jeden podmiot – Miejskie Zakłady Komunikacyjne. Nie było więc ani skutecznego nadzoru nad jakością wykonywanych usług, ani konkurencji pomiędzy przewoźnikami, która podnosi jakość.

Decyzja o rozdzieleniu funkcji organizatora od działalności przewozowej miała na celu modernizację stołecznej komunikacji m.in. poprzez odmłodzenie parku autobusowego i wprowadzenie kontroli jakości usług przy jednoczesnym zmniejszeniu kosztów funkcjonowania systemu transportowego. To właśnie prywatny, a nie miejski przewoźnik jako pierwszy wprowadził na warszawskie ulice niskopodłogowy tabor na szerszą skalę. Usługi świadczone przez ajentów były także tańsze. I co najważniejsze, pojawienie się dodatkowych operatorów wyznaczyło nowy standard, któremu musiała sprostać także spółka miejska. Efekty już dziś widzimy na ulicach Warszawy w postaci komfortowego taboru wyposażonego w nowoczesne systemy.

Czy w najbliższych latach podział rynku pomiędzy przewoźnika miejskiego i prywatnych utrzyma się na stałym poziomie 70 do 30 proc., czy udział ajentów będzie zwiększany?

Katarzyna Strzegowska: Taki podział się sprawdza i chcielibyśmy go utrzymać przy jednoczesnym stałym podnoszeniu jakości usług przewozowych. Dlatego w kolejnych postępowaniach przetargowych i przy wprowadzaniu nowych przewoźników będziemy bazować na ostatnich doświadczeniach, czyli certyfikowaniu, ścisłej współpracy i kontroli.

Obecnie czekamy na rozstrzygnięcie przetargu na świadczenie usług przewozowych 50 12-metrowymi autobusami, a w przyszłym roku planujemy kontrakt na 250 nowych pojazdów. ■

rozmawiała: Magdalena Potocka



Zespół ZTM w trakcie certyfikacji pojazdów i zaplecza technicznego – od lewej: Witold Naczulski (Dział Administracyjno-Gospodarczy), Tomasz Gucze, Robert Sokołowski i Radosław Maciak (Dział Techniczny), Jakub Miernik (Dział Planowania i Przygotowywania Inwestycji), Piotr Kloch (Dział Techniczny) i Marcin Nyc (Dział Nadzoru Przewozów)



Arriva na tydzień przed wyjazdem

Pod koniec listopada - tydzień przed rozpoczęciem przewozów 50 nowymi autobusami odwiedziliśmy zajezdnię nowego warszawskiego operatora – firmy Arriva. O tym, co dla przewoźnika oznaczał proces certyfikacji pojazdów, zaplecza technicznego i pracowników opowiada dyrektor ds. projektów Arrivy **Krzysztof Liszewski**.

Kilka miesięcy wcześniej szlaki przecierał Mobilis – to ten operator jako pierwszy przeszedł przed rozpoczęciem przewozów proces certyfikacji Zarządu Transportu Miejskiego. Certyfikacja to nic innego, jak szczegółowe sprawdzenie, czy pojazdy, zaplecze techniczne i kwalifikacje przewoźników umożliwiają wykonywanie usług na wysokim poziomie i są zgodne z wymaganiami określonymi przez ZTM. Bez uzyskania odpowiednich certyfikatów operator nie może rozpocząć działalności przewozowej.

Autobusy zaprawione w warszawskich warunkach

Aby 1 grudnia na stołeczne ulice mogły wyjechać nowe autobusy, prace rozpoczęto kilka miesięcy wcześniej. – *Zdecydowaliśmy się na zakup 12-metrowych pojazdów marki Solaris Urbino. Dlaczego solarisy?* – pyta i od razu odpowiada dyrektor Liszewski. – *To wozy już doskonale znane w stolicy i zaprawione w warszawskich warunkach. Chcieliśmy, aby tabor był sprawdzony i pewny.*



„Realizację kontraktu rozpoczęliśmy 1 grudnia, ale proces certyfikacji pojazdów, zaplecza technicznego i pracowników rozpoczął się kilka tygodni wcześniej" – opowiada dyrektor ds. projektów Arrivy Krzysztof Liszewski

AUTOBUSY PRYWATNE OD 25 LAT PO MIEŚCIE MKNĄ



Arriva do obsługi kontraktu kupiła solarisy – autobusy z bogatym wyposażeniem oraz spełniające najbardziej restrykcyjne normy w zakresie emisji spalin

Współpraca pomiędzy producentem pojazdów, operatorem i ZTM rozpoczęła się na długo przed procesem certyfikacji – już na etapie produkcji autobusów. Wszystkim zależało na tym, aby pojazdy już w momencie opuszczania fabryki odpowiadały w jak najpełniejszym stopniu oczekiwaniom przewoźnika i organizatora transportu, a przede wszystkim pasażerów. Nie chciano dopuścić do sytuacji, w której decyzje o konieczności wprowadzenia poważnych poprawek podejmowano by dopiero w zajezdni Arrivy.

- *Kupiliśmy pojazdy nowoczesne i doskonale wyposażone. Autobusy o napędzie spalinowym mają silniki spełniające wymogi normy Euro VI. W porównaniu z silnikami Euro 0, montowanymi w latach 80. XX wieku, emisję szkodliwych substancji ograniczono o 99 proc. Dysponujemy także pięcioma pojazdami hybrydowymi. Wozy te łączą możliwości silnika spalinowego z napędem hybrydowym, dzięki czemu zużywają mniej paliwa i emitują mniej zanieczyszczeń* - opisuje pojazdy Krzysztof Liszewski. – *Wszystkie autobusy mają rozbudowany system informacji pasażerskiej, automatycznie regulowane, wydajne ogrzewanie i klimatyzację oraz biletomaty. Standardem jest także system monitoringu i co ważne, pracownicy mają dostęp do obrazu w czasie rzeczywistym. Jeżeli dojdzie do jakiegokolwiek zdarzenia zagrażającego bezpieczeństwu, będzie możliwa natychmiastowa interwencja* – dodaje.



Wzorcowy autobus Arrivy wyjechał na trasę testową 3 listopada. Nowością jest biała, lepiej widoczna czcionka na wyświetlaczach

W pojazdach Arrivy po raz pierwszy na wyświetlaczach elektronicznych zastosowano białą czcionkę. Dzięki większemu kontrastowi pomiędzy białą czcionką a czarnym tłem, numer linii i kierunek jazdy są lepiej widoczne dla osób niedowidzących oraz w słoneczne dni – dla wszystkich pasażerów.

Proces certyfikacji autobusów rozpoczął się od pojazdu wzorcowego, czyli kompletnego i wyposażonego we wszystkie systemy elektroniczne. Oceniane były systemy: informacji liniowej, zliczania pasażerów, monitoringu wi-

nej – myjnię oraz stanowisko uzupełniania płynów eksploatacyjnych i sprzątania wnętrza pojazdów – opisuje Krzysztof Liszewski.

Równie szczegółowe wymagania ZTM określił w zakresie obsługi bieżącej i okresowej. Operator musiał zapewnić kanały lub podnośniki, stanowiska: wymiany ogumienia, uzupełniania smarów, wymiany olejów, serwisowania klimatyzacji, sprawdzania układów chłodzenia, pneumatycznego, hamowania, hydraulicznego, elektrycznego, do wykonywania napraw powypadkowych, mycia podwozia, komór silnika i podzespołów oraz urządzenia do sprawdzania układu zawieszenia i kierowniczego.



Wnętrze nowego 12-metrowego solarisa – autobusy są wyposażone m.in. w system informacji pasażerskiej, biletomaty i monitoring

zyjnego, łączności, sterowania drzwiami, klimatyzacji, wentylacji i ogrzewania oraz poprawności rejestracji i eksportu parametrów przez komputer pojazdowy. Certyfikacja pozostałych autobusów polegała na ocenie ich zgodności z pojazdem wzorcowym.

Codzienne przeglady i mycie

Zaplecze techniczne Arrivy znajduje się na warszawskiej Białołęce. – *Teren należy do innego operatora – firmy Michalczewski, która obecnie nie realizuje przewozów w Warszawie* – wyjaśnia dyrektor Liszewski. – *Musieliśmy go jednak odpowiednio przygotować, aby mógł przejść certyfikację* – dodaje.

Zgodnie z wymaganiami ZTM, operator jest odpowiedzialny za obsługę codzienną, bieżącą i okresową pojazdów, a zaplecze techniczne ma to umożliwić.

- *Dysponujemy placem manewrowo-postojowym, na którym mieszczą się wszystkie pojazdy przeznaczone do realizacji kontraktu. Mamy także zapewnioną tzw. ścieżkę obsługi codzien-*



Pięć z 54 pojazdów to autobusy hybrydowe łączące możliwości silnika spalinowego z napędem hybrydowym. Rozwiązanie to pozwala na mniejsze zużycie paliwa i redukcję emisji zanieczyszczeń

Deficyt kierowców

- Gdy startowaliśmy w przetargu największych obaw wcale nie budziły wymagania dotyczące autobusów, czy zaplecza technicznego. Najpoważniejszego zagrożenia dopatrywaliśmy się w konieczności zatrudnienia odpowiednio wykwalifikowanych pracowników – wspomina dyrektor ds. projektów. – *Od jakiegoś czasu w Polsce brakuje kierowców autobusów i zastanawialiśmy się, czy uda nam się znaleźć 130 wykwalifikowanych pracowników, których trzeba będzie przeszkolić tylko z regulaminu przewozu, przepisów porządkowych i taryfowych obowiązujących w stołecznej komunikacji oraz topografii miasta* – dodaje.



Zaplecze techniczne Arrivy – podnośniki umożliwiają regularny przegląd i naprawy taboru

Na tydzień przed rozpoczęciem realizacji kontraktu Arriva współpracowała już ze 140 kierowcami. Wszyscy mieli za sobą zdany egzamin uprawniający do otrzymania certyfikatu, a tym samym prowadzenia pojazdów uruchamianych na zlecenie ZTM.

Kierowcy, zgodnie z wymaganiami organizatora transportu zostali zatrudnieni na umowę o pracę. – *Chcę jednak podkreślić, że nawet, gdy zleceniodawca przewozów nie stawia takiego wymagania, w Arrivie zawsze zatrudniamy pracowników na podstawie umowy o pracę* - tłumaczy dyrektor Liszewski. - *Poczucie stabilności zatrudnienia przekłada się na jakość wykonywanej pracy. Po wielu latach wróciliśmy do Warszawy i bardzo zależy nam, aby pasażerowie podróżowali naszymi pojazdami wygodnie, komfortowo i bezpiecznie* – dodaje.

tekst: Magdalena Potocka

Arriva – autobusy, pociągi, tramwaje, metro, promy, taksówki wodne, carsharing i ambulanse


fot. Arriva

Arriva jest wiodącym ogólnoeuropejskim operatorem na rynku usług transportowych, zatrudniającym ponad 60 tys. pracowników i prowadzącym działalność w 14 krajach Europy. Każdego roku realizuje ponad 2,2 mld przewozów pasażerskich. Dostarcza rozwiązania transportowe dla lokalnych i krajowych władz państwowych oraz zarządów transportu miejskiego. Działalność przewoźnika w Europie obejmuje różne środki transportu: autobusy, pociągi, tramwaje, metro, promy, taksówki wodne, carsharing, ambulanse.

W Polsce Arriva jest jedynym operatorem świadczącym usługi kolejowe i autobusowe na liniach miejskich, regionalnych i dalekobieżnych. Przewozi rocznie ponad 40 mln pasażerów, w tym 10 mln w komunikacji miejskiej. Działa na terenie ośmiu województw, eksploatując blisko 700 autobusów, 31 pojazdów szynowych i zatrudniając ponad 1,5 tys. osób. Oferuje także liczne usługi okołoprzewozowe, takie jak sprzedaż paliwa, stacje diagnostyczne, myjnie.

W ramach działalności kolejowej, Arriva obsługuje linie spalinowe w województwie kujawsko-pomorskim. Świadczenie usług rozpoczęła w roku 2007 jako pierwszy prywatny przewoźnik w Polsce, wprowadzając nową jakość i nowe standardy na rynku przewozów regionalnych. W ramach projektów komercyjnych spółka uruchamia również międzyregionalne, kolejowe połączenia o charakterze sezonowym, w Polsce północnej.

W obszarze regionalnej komunikacji autobusowej, Arriva funkcjonuje w obrębie 14 oddziałów w Polsce. Przewoźnik uruchamia przewozy pasażerskie na liniach lokalnych i świadczy usługi w przewozach szkolnych. Obecnie realizuje usługi na zlecenie 120 gmin w Polsce. Obsługuje również autobusowe relacje dalekobieżne między innymi: Kołobrzeg – Zakopane, Gdańsk – Toruń, Węgorzewo – Warszawa.

Arriva jest również zaufanym partnerem w komunikacji miejskiej, wykonuje trzy kontrakty w Elblągu i Grudziądzu oraz od 1 grudnia br. w Warszawie. W Elblągu realizuje przewozy w ramach 7-letniej umowy, zapewniając obsługę komunikacyjną 30 proc. linii w mieście. W Grudziądzu obsługuje ponad 40 proc. linii miejskich na podstawie 10-letniego kontraktu. W obu realizacjach uzyskuje najwyższe wskaźniki punktualności.

Fundamentem działania przewoźnika jest jakość świadczonych usług, bezpieczeństwo klientów i pracowników oraz uczestniczenie w życiu społeczności. To co wyróżnia spółkę to wysoka jakość oferowana podróżnym oraz zaangażowanie na każdej płaszczyźnie realizacji usługi przewozowej. Od początku swojego funkcjonowania, Arriva podejmuje też ponadstandardowe działania mające na celu promowanie transportu zbiorowego.

Opierając się na doświadczeniach w Europie i dążąc do rozwoju spółka uczestniczy w innowacyjnych przedsięwzięciach transportowych, takich jak miejskie wypożyczalnie samochodów czy połączenia transgraniczne. Celem przewoźnika na najbliższe lata jest dostarczanie kompleksowych usług transportowych i bycie partnerem przewozowym pierwszego wyboru w Polsce.



Mobilis w trasie od 122 dni

Ile trwa tankowanie 18-metrowego autobusu ze zbiornikiem na 300 litrów? Dlaczego dyrektor techniczny Mobilis wsiada o świcie za kierownicę autobusu? Co skłoniło młodą kobietę do zostania kierowcą autobusu? 122 dni po rozpoczęciu przez Mobilis realizacji nowatorskiego kontraktu na przewozy stoma autobusami, prywatny operator odkrywa tajniki swojego zaplecza technicznego. Po zajezdni oprowadza dyrektor techniczny Przemysław Józwik, a o codziennej pracy na trasie opowiada kierowca Katarzyna Ciesielska.

Jedna z zachodnio-południowych dzielnic Warszawy – Ursus. To tutaj znajduje się zajezdnia firmy Mobilis. Pod koniec listopada, prawie cztery miesiące po rozpoczęciu przez prywatnego operatora realizacji usług przewozowych setką nowych autobusów, odwiedziliśmy jego zaplecze techniczne.

Kiedyś traktory, dziś autobusy

Na terenie o powierzchni ponad hektara kiedyś były produkowane traktory. Obecnie stacjonuje tu ponad 170 autobusów oraz wykonywane są ich przeglądy i naprawy.

– *Przed nowym kontraktem dla Warszawy korzystaliśmy z dwóch zajezdni – tej w Ursusie oraz na Targówku Fabrycznym* – opowiada dyrektor techniczny Przemysław Józwik. – *Decyzja o starcie w przetargu na obsługę komunikacyjną 50 krótkimi i 50 długimi autobusami zbiegła się w czasie z tą o modernizacji zajezdni w Ursusie i rezygnacji z eksploatacji terenu na Targówku. Dzięki temu wszystkie nasze pojazdy znajdują się w jednym miejscu. Zintegrowany obiekt ułatwia zarządzanie flotą, utrzymanie dobrego stanu technicznego pojazdów i jest bardziej ekonomicznym rozwiązaniem* – dodaje.



„Przez prawie trzy miesiące intensywnie pracowaliśmy, aby spełnić wymagania ZTM dotyczące pojazdów, zaplecza technicznego i kwalifikacji kierowców. Punktem kulminacyjnym był wyjazd wszystkich autobusów na ulice jednego dnia – 9 sierpnia" – wspomina dyrektor techniczny Mobilisu Przemysław Józwik

Po przekroczeniu bramy zajezdni stajemy na placu manewrowo-postojowym, który zgodnie z wymaganiami ZTM powinien pomieścić wszystkie autobusy operatora niezbędne do obsługi kontraktu. Plac jest jednak zdecydowanie większy, więc oprócz 108 nowych autobusów stacjonują tu także starsze pojazdy jeżdżące w ramach poprzednich kontraktów. Autobusy są parkowane zgodnie z ustalonym porządkiem – po prawej stronie wozy krótkie, 9-metrowe, a po lewej – długie, 18-metrowe.

- Wprowadzenie do Warszawy stu nowych autobusów jednocześnie niewątpliwie było dużym wyzwaniem. Przez prawie trzy miesiące intensywnie pracowaliśmy, aby spełnić wymagania ZTM dotyczące pojazdów, zaplecza technicznego i kwalifikacji kierowców. Punktem kulminacyjnym był wyjazd wszystkich autobusów na ulice jednego dnia – 9 sierpnia. Pierwszy autobus wyruszył w trasę kilkanaście minut po trzeciej rano. We wcześniejszych kontraktach autobusy były włączane do ruchu stopniowo, więc ten start to niewątpliwy sukces nas wszystkich – wspomina dyrektor Józwik. – *Jeździmy już prawie cztery miesiące, napotykamy różne wyzwania, ale na bieżąco umiemy im sprostać. Teraz najważniejsza jest stała praca nad tym, aby pojazdy codziennie wyjeżdżały punktualnie, w dobrym stanie technicznym i zapewniały pasażerom komfortową i bezpieczną podróż* – dodaje.

Przemierzamy pomiędzy autobusami plac manewrowo-postojowy i kierujemy się do hali przeglądowo-naprawczej. Przemysław Józwik zdradza, że oprócz funkcji dyrektora technicznego pełni jeszcze jedną – kierowcy autobusu. W miarę możliwości czasowych, regularnie siada za kierownicą i wozi pasażerów. - *Aby lepiej robić duże rzeczy, trzeba zacząć od podstaw i dla mnie takim fundamentem jest znajomość pracy kierowcy od podszewki. Traktuję to jako wczesny system wykrywania elementów, które można usprawnić. To właśnie kierowcy wiedzą najwięcej o tym, jak pojazdy zachowują się na trasie i wyłapują to, co ma największy wpływ na komfort podróży pasażerów – m.in. wysokość temperatury, płynność jazdy, działanie systemu informacji pasażerskiej. Kierowcy nie muszą mieć wykształcenia technicznego i nie są w stanie zawsze określić co jest przyczyną, a co skutkiem. Jeżdżę, aby pomagać naszym pracownikom technicznym w udoskonalaniu pojazdów i usprawnianiu naszych usług* – wyjaśnia pan Przemysław. – *Poza tym, po prostu lubię prowadzić autobusy, szczególnie wcześnie rano* – dodaje.



W pełni zautomatyzowana myjnia z zamkniętym obiegiem wody

Wszystkie autobusy, którymi Mobilis rozpoczął na początku sierpnia realizację kontraktu są fabrycznie nowe. 54 z nich to pojazdy marki Solaris Alpino o długości 8,9 metra. - *Zdecydowaliśmy się na Solarisy trzeciej, a nie czwartej generacji z prostej przyczyny. Trzecia generacja jest już*

Mobilis realizuje przewozy 108 autobusami – 54 krótkimi solarisami i 54 długimi mercedesami





Hala przeglądowa-naprawcza Mobilisu, w której prowadzona jest obsługa codzienna, bieżąca i okresowa

doskonale znana projektantom i technikom, a tym samym dopracowana w najdrobniejszych szczegółach. Nowsza generacja to oczywiście większy prestiż, ale także większe prawdopodobieństwo występowania usterek – uzasadnia wybór typu pojazdów Przemysław Józwik.

W przypadku pojazdów 18-metrowych, Mobilis zdecydował się na autobusy marki Mercedes – BenzConecto. To pojazdy z najnowocześniejszymi rozwiązaniami, zapewniające pasażerom wygodną podróż, a kierowcom komfortowe warunki pracy. - *Warszawskie Mercedesy to jedyne egzemplarze z modułem rekuperacyjnym, który czyni je jeszcze bardzie ekologicznymi. W fazie hamowania, gdy silnik nie jest obciążony gromadzony jest zapas energii elektrycznej, która jest wykorzystywana do zasilania odbiorników elektrycznych przy przyspieszaniu. Obniża to zużycie energii i emisję dwutlenku węgla* – zachwala autobusy dyrektor techniczny.

Obsługa na bieżąco

Docieramy do hali przeglądowo-naprawczej. Pierwsze wrażenie to ogromna przestrzeń – budynek jest duży i wysoki. Autobusy są naprawiane przede wszystkim pomiędzy porannymi a popołudniowymi godzinami szczytu. Największy ruch w hali odbywa się wieczorem – wszystkie pojazdy po zakończeniu kursowania przechodzą proces tzw. obsługi codziennej.



Operator, w ramach umowy z ZTM, został zobowiązany do zapewnienia odpowiedniego zaplecza technicznego, m.in. holownika

- W pierwszej kolejności pojazd jest tankowany. Po modernizacji zajezdni mamy pięć bardzo wydajnych dystrybutorów paliwa. Przykładowo, tankowanie 18-metrowego pojazdu ze zbiornikiem na 300 litrów zajmuje około trzy minuty – opowiada Przemysław Józwik. - *Później pojazd wjeżdża na halę i przejeżdża przez myjnię. Przygotowaliśmy dwa, w pełni zautomatyzowane stanowiska z zamkniętym obiegiem wody. To rozwiązanie jest przyjazne dla środowiska naturalnego, ponieważ pozwala na mniejsze zużycie wody* – dodaje.

Następnie pojazdy są sprzątane oraz sprawdzany jest stan techniczny podwozia i nadwozia. Codziennie kontrolowane jest także działanie wszystkich systemów pokładowych, m.in. oświetlenia, informacji pasażerskiej i kasowników. Po wykonaniu wszystkich prac pojazd jest odstawiany na plac manewrowo-postojowy.

Do zadań operatora należy także bieżąca i okresowa obsługa pojazdów, która zapewnia dokładne sprawdzenie autobusów. Dodatkowo, co najmniej raz w miesiącu, czyszczone są: tapicerka, siedzenia, poręcze, ramy okienne i podłoga oraz usuwane są wszystkie napisy.

- Obsługa okresowa wykonywana jest co 30 tys. kilometrów lub częściej, jeśli takie są wymogi producentów autobusów – wyjaśnia dyrektor techniczny. - *Polega ona na dokładnym sprawdzeniu wszystkich układów w autobusie. Kontrolujemy m.in. działanie rampy dla wózka inwalidzkiego wraz z funkcją przyklęku ułatwiającą wsiadanie, system informacji pasażerskiej, monitoring i zliczanie pasażerów. Bardzo ważna jest także obsługa sezonowa, wykonywana przed okresem zimowym i letnim. Jesienią dokładnie sprawdzany jest układ ogrzewania, wiosną – klimatyzacja* – tłumaczy Przemysław Józwik.

Poprowadzę autobus, ale guzika nie przyszyję

Po przejściu całej hali wracamy na plac manewrowo-postojowy. Przy jednym z autobusów spotykamy roześmianą, młodą kobietę w niebieskiej koszuli z logo Mobilis. To Katarzyna Ciesielska – jedna z 20 kobiet prowadzących autobusy i jedna z ponad 500 certyfikowanych przez ZTM kierowców prywatnego operatora.

Pani Katarzyna na początku tego roku zdobyła uprawnienia do prowadzenia autobusów. Kurs został sfinansowany przez firmę Mobilis. - *Cena kursu jest ogromną barierą finansową i sama nie mogłabym sobie na niego pozwolić* – opowiada Katarzyna Ciesielska. Kolejnym krokiem, by stać się kierowcą jest zdanie egzaminu przygotowanego przez ZTM. W ramach nowego kontraktu, pani Katarzyna musiała również zdobyć odpowiedni certyfikat. - *Zarówno egzamin na prawo jazdy, jak i egzamin certyfikujący to nic na tyle trudnego, by nie można było przez to przejść. Podczas kursu instruktor już na trzeciej jeździe powiedział, że gdyby był to egzamin, to bym zdała. Do zdobycia certyfikatu ZTM niezbędna jest znajomość przepisów i topografii miasta, czyli wszystko to, co wcześniej pracujący kierowcy powinni mieć już opanowane* – tłumaczy pani Katarzyna.

Rozległa wiedza, umiejętności i dryg do prowadzenia dużych pojazdów to rodzinny talent – to tata zaszczepił w pani Katarzynie pasję do komunikacji miejskiej. - *Tata całe zawodowe życie prowadził miejskie autobusy, mama była krawcową, ale o ile bez problemu usiądę za kierownicą autobusu, to z przyszyciem guzika mam problem* – żartuje Katarzyna Ciesielska. – *Dużą część mojego dzieciń-*



Dystrybutory paliwa na terenie zajezdni. Tankowanie 18-metrowego pojazdu ze zbiornikiem na 300 litrów zajmuje około trzy minuty

stwa spędziłam w kabinie kierowcy, co bardzo mi się podobało. Jeździłam z ojcem na wielu liniach i już wtedy wiedziałam, że chcę się tym zajmować – dodaje.

Pani Katarzyna przez trzy miesiące po zdobyciu uprawnień prowadziła krótkie wozy. Później przyszedł czas na długo wyczekiwane przegubowce. - *O czwartej rano wyjeżdżałam na linię 189. Stres był ogromny* – wspomina kierowca. - *Teraz nie zamieniłabym długiego wozu na krótki za żadne skarby. Najbardziej lubię długie trasy – moja ulubiona linia to 186, pewnie ze względu na to, że codziennie na trasie jest trochę inna sytuacja ruchowa i stale coś się dzieje* – dodaje.

Katarzyna Ciesielska z sentymentem wspomina również linie, które już nie istnieją oraz historyczne trasy. – *Pamiętam jak 101 łączyło Okęcie z Tarchominem. Pewnego razu na Tarchominie tacie popsuł się autobus. Bardzo długo czekaliśmy na pomoc techniczną i korzystając z tego, że było tam wówczas więcej zieleni niż bloków, zrobiliśmy sobie piknik. Chętnie towarzyszyłam ojcu także na linii C, która do 1993 roku obsługiwała trasę ze Szczęśliwic na Falenicę, a później została przekształcona w 521.*

- *Bardzo lubię swoją pracę i przede wszystkim zależy mi na bezpieczeństwie moich pasażerów, dlatego mam apel do wszystkich użytkowników dróg, a przede wszystkim do kierowców – aby przemieszczanie się po mieście było bezpieczne i przebiegało sprawnie, musimy być uważniejsi.*



„Dużą część mojego dzieciństwa spędziłam w kabinie kierowcy, co bardzo mi się podobało. Jeździłam z ojcem na wielu liniach i już wtedy wiedziałam, że chcę się tym zajmować" – opowiada Katarzyna Ciesielska – jedna z 20 kobiet prowadzących autobusy i jedna z ponad 500 certyfikowanych przez ZTM kierowców Mobilisu

Patrzmy w lusterka i nie wymuszajmy pierwszeństwa. Prowadzę pojazd, który łącznie z pasażerami waży 28 ton, więc jego droga hamowania jest zdecydowanie dłuższa niż samochodu osobowego. Drugą prośbę kieruję do nas wszystkich – zawsze gdy jest to możliwe, zostawiajmy samochody w garażach i przesiadajmy się do komunikacji miejskiej. W taki sposób wspólnie przyczynimy się do rozładowania korków i ograniczenia liczby emitowanych spalin. Zwłaszcza po zamknięciu części ulic w związku z rozbudową drugiej linii metra takie rozwiązanie będzie służyło nam wszystkim – zachęca pani Katarzyna.

tekst: Magdalena Potocka

Prezes Mobilis Dariusz Załuska o kontrakcie dla Warszawy



fot. Mobilis

Dla nas kontrakty w Warszawie, które zostały uruchomione 9 sierpnia br. to kolejne ogromne wyzwanie i kolejny etap wymagającej współpracy z ZTM. Przez ponad 13 lat działalności w stolicy zebraliśmy ogromny bagaż doświadczeń. To pozwala nam wyciągać wnioski i doskonalić jakość naszych usług, sukcesywnie podnoszonych dzięki dobremu zespołowi i ciężkiej pracy.

Nawet jeśli wcześniej zdarzało nam się popełniać drobne błędy, wyciągamy z nich wnioski i umiemy je odpowiednio wykorzystać. Cały zespół ludzi pracujący w Mobilis ma wysokie kompetencje, aby podejmować duże wyzwania, jak uruchomienie ostatnich kontraktów o bardzo wymagających warunkach, a po drugie realizować je przez najbliższe siedem lat w oczekiwanej przez zleceniodawcę jakości.

Grupa Mobilis – przewozy miejskie, regionalne, międzymiastowe i dalekobieżne

Mobilis to największa w Polsce grupa transportowa z ponad 25-letnią tradycją w przewozach pasażerskich w Polsce i za granicą. Dwa główne obszary działania Mobilis w Polsce to: komunikacja miejska oraz przewozy regionalne.

Obecnie spółka Mobilis obsługuje autobusowe linie miejskie w Warszawie, Krakowie, Mławie, Mrągowie i Bartoszycach. W sierpniu 2016 roku firma wygrała przetarg na obsługę komunikacji miejskiej w Warszawie 100 autobusami na 7,5 kolejnych lat, co umocniło jej pozycję jako największego prywatnego operatora w stolicy.

Jako właściciel 10 Spółek PKS na terenie Mazowsza i Mazur, Mobilis świadczy przewozy transportowe na liniach: regionalnych, międzymiastowych i dalekobieżnych. Firma wykonuje również przewozy okazjonalne, pracownicze i turystyczne na terenie kraju i za granicą. Flota Mobilis Group to ponad 1,5 tys. autobusów i autokarów, w tym no-woczesne pojazdy marek Solaris, Iveco, Autosan, Mercedes, Volvo, Scania i MAN o różnej wielkości, przeznaczone do obsługi komunikacji miejskiej, dalekobieżnej i turystycznej.

Mobilis Sp. z o.o. jest udziałowcem holenderskiej Spółki EBS Transportation BV, która obsługuje komunikację miejską na terenie Holandii, gdzie flotą 221 nowoczesnych autobusów marki Scania wozi pasażerów z regionu Waterland do centrum Amsterdamu.

Więcej informacji o Grupie Mobilis można znaleźć na stronie www.mobilis.pl

Wszystko zaczęło się pomiędzy placem Hallera a Marcelinem – na linii 376

25 lat temu – w czerwcu 1991 roku po raz pierwszy w historii stołecznej komunikacji prywatny przewoźnik obsługiwał miejską linię autobusową. Była to linia 376. Obecnie na ulice wyjeżdża kilkaset autobusów w warszawskich barwach należących do prywatnych operatorów.

Do końca 1991 roku komunikacja miejska w Warszawie funkcjonowała według innych zasad niż obecnie. Za jej całokształt, czyli m.in. organizację, przewozy, nadzór i taryfę biletową odpowiadały Miejskie Zakłady Komunikacyjne w Warszawie. Wraz z początkiem 1992 roku zaczęła obowiązywać nowa struktura organizacyjna transportu publicznego rozdzielająca funkcję nadzoru od przewozów. Działalność rozpoczął Zarząd Transportu Miejskiego, którego głównym zadaniem była organizacja i nadzór nad komunikacją miejską. Za przewozy nadal odpowiadały Miejskie Zakłady Komunikacyjne, które w 1994 roku zostały podzielone na dwie spółki – Miejskie Zakłady Autobusowe i Tramwaje Warszawskie.



fot. L. Peczyński

Początek lat dwutysięcznych. Ikarus PKS Grodziska Mazowieckiego na linii 129



fot. L. Peczyński

Osiedle Górczewska, rok 1999. Autobus Rapid-Busa czeka na odjazd w kierunku Huty

Zasadne jest, by wprowadzić do komunikacji prywatnego przewoźnika

O sytuacji komunikacyjnej w Warszawie na początku lat 90. XX wieku opowiadał, na łamach iZTM z grudnia 2011 roku, pierwszy dyrektor ZTM Kazimierz Kulig. - *Poza faktem wożenia pasażerów, od strony technicznej nic nie łączy autobusów, tramwajów i wówczas raczkującego metra. Po drugie chęć rozdzielenie funkcji nadzoru ruchu, kontroli i strategii komunikacyjnej od funkcji eksploatacyjnej, a więc uzyskanie stanu, w którym zamawiający usługi w sposób instytucjonalny mógłby sprawować kontrolę. To przede wszystkim legło u podstaw tej decyzji* (powołania ZTM i oddzielenia funkcji nadzoru od przewozów – przyp. red.).

- *Kluczowe były również czynniki ekonomiczne. Bowiem ten, kto kupuje usługę zupełnie inaczej patrzy na koszty od tego, który je realizuje. Tak więc wypełnieniem tej myśli było*

utworzenie instytucji, która będzie koszty weryfikować i analizować, co pozwoli na ich racjonalizację. I nie pod kątem tego, co najbardziej odpowiada wykonawcy, tylko tego, co jest najbardziej korzystne dla tego, który zamawia, czyli miasta.

- Istotny był też element prywatyzacyjny, uznaliśmy wówczas, że zasadne jest, by wprowadzić do komunikacji prywatnego przewoźnika. Jego udział w miejskich przewozach powinien oscylować na poziomie około 40 proc.

fot. M.Stiasny



Rok 2000. Autobus linii 104 mija nigdy niewykorzystane słupy, przygotowane pod budowę dodatkowej jezdni Trasy Toruńskiej

Śródmieście zapowiada utworzenie konkurencyjnej firmy przewozowej

Zarząd Transportu Miejskiego w połowie lat 90. XX wieku zaczął systematycznie realizować politykę zlecania realizacji części przewozów autobusowych prywatnym firmom, ale potrzebę wprowadzania konkurencji w stołecznej komunikacji dostrzeżono już na początku lat 90. Miejskie Zakłady Komunikacyjne w 1991 roku przekazały obsługę jednej linii firmie zewnętrznej. 16 czerwca 1991 roku prywatny operator rozpoczął kursy na linii 376 (Pl. Hallera – Marcelin WFTS).

fot. L. Peczyński



Jelcz PKS-u na rozbudowujących się w 2002 roku Kabatach. W 2005 roku przyspieszona linia 513 została przekształcona w zwykłą 166

W listopadzie 1991 roku w Warszawie pojawił się kolejny prywatny przewoźnik – firma „Niebieska Linia". Otrzymała ona do obsługi linie podmiejskie wyruszające z Okęcia, którym nadano specjalne numery: 901 (Okęcie – Janki), 902 (Okęcie – Podolszyn) i 903 (Okęcie – Dąbrówka). Na liniach kursowały autobusy marki Autosan H9-35 i Jelcz PR110M. Współpraca zakończyła się po czterech miesiącach, a od marca 1992 roku powrócono do starych numerów linii: 706, 707 i 715 oraz ich obsługi przez Miejskie Zakłady Komunikacyjne.

Miejskim Zakładom Komunikacyjnym dłuższą współpracę udało się nawiązać z trzema firmami: Grzegorz Grzelak, Andrzej Klatka i Jacek Szymański. Obsługiwały one pięć linii: 376 (Pl. Hallera – Marcelin WFTS) – od lipca 1991 roku, 133 (Żerań FSO – Choszczówka) i 805 (Dw. Wschodni – Marki) – od września 1991 roku oraz 302 (Zajezdnia Kleszczowa – Odolany) i 373 (Pl. Narutowicza – Odolany) – od listopada 1991 roku.

Na początku lat 90. XX wieku prywatne firmy przewozowe realizowały usługi przestarzałym taborem w nienajlepszym stanie technicznym. Zazwyczaj wyjeżdżano na ulice autobusami marki Ikarus 260 i 280 oraz Jelcz PR110, M11 i L11.

W 1994 roku pojawiła się w Warszawie na kilka miesięcy kolejna firma przewozowa – Akpol. Rok wcześniej

doszło do strajku kierowców i motorniczych Miejskich Zakładów Komunikacyjnych. Nie spełniono postulatów strajkujących, ale… odebrano MZK 15 nowych autobusów kupionych przez Dzielnicę Śródmieście, której burmistrz zapowiadał utworzenie konkurencyjnej firmy przewozowej. Przekazano je firmie Akpol. Operator od marca do końca 1994 roku obsługiwał nimi m.in. linię 117 (Gocław – Wilanowska). Ostatecznie jednak zbankrutował, a autobusy w złym stanie technicznym wróciły do MZK.

fot. L. Peczyński



Jeden z 53 autobusów marki Solaris Urbinetto kupionych przez Mobilis w 2003 roku

Chcieliśmy dać szansę prywatnym przewoźnikom

- *Pierwsze próby* (zlecenia przez ZTM przewozów prywatnym firmom – przyp. red.) *podjęliśmy w 1994 czy 1995 roku. Kolejną dwa lata później. Chcieliśmy dać szansę prywatnym przewoźnikom, ale nie było ich zbyt wielu* – wspominał w 2011 roku Kazimierz Kulig. - *W tamtych czasach nie mieliśmy szans na wymuszenie na prywatnych przewoźnikach, by wchodzili z nowym taborem, bo nie było ich po prostu na to stać. Ci, którzy wówczas funkcjonowali to były rachityczne firmy pod względem finansowym. Mieli albo stare autobusy, albo niewielką ich liczbę, skupioną w jednej firmie. Uznaliśmy, że tacy przewoźnicy nie spełnią naszych oczekiwań, jeżeli chodzi o pewność komunikacji, a to jest bardzo istotny element takiej współpracy.*

Od 1995 do 1999 roku prywatni operatorzy autobusowi byli obecni na stołecznych ulicach, ale ich udział w pracy przewozowej był niewielki i wahał się od trzech do pięciu proc. Usługi świadczyło kilku przewoźników, z których większość dysponowała kilkoma wozami i obsługiwała jedną lub dwie linie. Przykładowo w grudniu 1995 roku na warszawskich ulicach można było spotkać autobusy należące do firm: Tandem (obsługa czterema wozami dwóch linii – 132 »Targówek – Mańki Wojdy« i 153 «Szatkowników - Mokry Ług»), Krzysztof Jakimiak (obsługa dwoma wozami linii 133 »Żerań FSO - Choszczówka«), Andrzej Klatka (obsługa dwoma wozami linii 152 «Żerań FSO – Białołęka Dworska»), Trans-War (obsługa czterema wozami dwóch linii – 161 »Zbójna Góra – Aleksandrów« i 722 «Wiatraczna – Zagórze»), Rapid (obsługa siedmioma wozami trzech linii – 110 »Pl. Wilsona – Wólka Węglowa», 701 »Pl. Wilsona – Łomianki« i 712 «Huta –

fot. L. Peczyński



15-metrowy solaris, obsługiwany przez Connex, jedzie ulicą Marszałkowską w kierunku Torwaru. Rok 2005

Os. Górczewska») i PKS Piaseczno (obsługa sześcioma wozami linii 702 »Wiatraczna - Otwock«).



fot. L. Peczyński

12-metrowy autobus Mobilisu przy Dworcu Wschodnim w 2006 roku

W 1995 roku ajenci wykonali pracę przewozową w wysokości 3,5 mln wozokilometrów, a Miejskie Zakłady Autobusowe – 92 mln wozokilometrów. Prywatni operatorzy przejechali więc tylko 3,6 proc. wszystkich autobusowych kilometrów. W godzinach szczytu komunikacyjnego prywatni przewoźnicy uruchamiali 36 wozów, a MZA – 1220 wozów.

W ciągu czterech lat sytuacja zmieniła się nieznacznie. W grudniu 1999 roku, oprócz MZA usługi przewozowe realizowało czterech ajentów: Tandem (obsługa dwoma wozami linii 132 »Targówek – Mańki Wojdy«), Krzysztof Jakimiak (obsługa dwoma wozami linii 133 »Żerań FSO - Choszczówka«), Rapid-Bus (obsługa 22 wozami dziewięciu linii – 110 »Pl. Wilsona – Cm. Północny«, 113 «Os. Górczewska - Groty», 140 »Żerań FSO – Dw. Wschodni«, 149 «Cm. Wolski – Groty», 152 »Żerań FSO – Białołęka Dworska«, 304 «Bródno Podgrodzie – Nowodwory», 701 »Pl. Wilsona – Łomianki«, 712 «Huta – Os. Górczewska» i 714 »Os. Górczewska - Truskaw«) i PPKS Grodzisk Mazowiecki (obsługa 24 wozami szczęściu linii – 129 »Koło – Okęcie«, 177 «Pl. Narutowicza – Prażmowska», 711 »Pl. Wilsona – Łomianki«, 713 «Cm. Wolski – Koprki», 715 »Okęcie – Ursynów Płd.« i 717 «Dw. Zachodni –Piastów»). W całym 1999 roku operatorzy ajencyjni zrealizowali pracę przewozową w wysokości 4,9 mln wozokilometrów. W porównaniu z 90,7 mln wozokilometrów MZA, dało to 5-proc. udział w rynku przewozów autobusowych. Ajenci w szczycie komunikacyjnym wyjeżdżali na ulice średnio 50 wozami, a MZA – 1195.



fot. L. Peczyński

Rok 2006. Debiut przegubowych autobusów należących do ITS Michalczewski

Od połowy do końca lat 90. XX wieku prywatne firmy przewozowe dysponowały różnorodnym taborem. Jeden z większych przewoźników – Rapid-Bus wyjeżdżał na ulice m.in. dwoma minibusami Isuzu MD17B. Były to 7-metrowe wozy zbudowane na podwo-ziu samochodu ciężarowego NPR, wyposażone w dwie pary bardzo wąskich drzwi. Mieściły 41 pasażerów. Początkowo można je było spotkać na

linii 152 (Żerań FSO – Białołęka Dworska), później 113 (Os. Górczewska – Groty), a w końcu w dzień roboczy na linii 304 (Bródno Podgrodzie – Nowodwory), a dzień świąteczny na 113 i 149. W 2000 roku Rapid-Bus dokupił trzeciego minibusa – Autosana H7-20 o długości siedmiu metrów. Pojazd obsługiwał linię 104.

Prywatni przewoźnicy okrzepli

Skala i jakość usług świadczonych przez prywatnych operatorów zaczęła znacząco zmieniać się w 2001 roku. Kazimierz Kulig wspominał pod koniec 2011 roku: *Dopiero przez ostatnie 10 lat (od około 2001 roku – przyp. red.) prywatni przewoźnicy okrzepli i nabrali na tyle kondycji finansowej, że obecnie mogą oferować pełną gamę usług przewozowych w Warszawie, czyli koszty miasta z tym związane racjonalizują się. W ten sposób udział prywatnych przewoźników w przewozach ogółem wynosi obecnie około 30 proc. I to jest bardzo dobry kierunek.*

W 2000 roku miała miejsce rewolucja wśród przewoźników prywatnych. Firma Rapid-Bus (przynależąca już do francuskiej grupy Connex) wygrała przetarg na



fot. L. Peczyński

Autobusy Mobilisu z 2011 roku wyróżniały się wśród innych ajentów nowym malowaniem.

usługi przewozowe 50 autobusami niskopodłogowymi. Tu wybór padł na niskopodłogowce wyprodukowane przez Solarisa – 11 sztuk modelu Urbino 12 oraz 44 sztuki Urbino 15. Pierwsze autobusy wyjechały 3 maja 2000 roku na linie 160 (Dw. Centralny – Targówek) i 171 (Nowe Bemowo – Torwar). Reszta autobusów dołączyła od lipca i została skierowana do obsługi linii 167 (Nowe Bemowo – Metro Wilanowska), 180 (Powązki – Wilanów) i 409 (Cm. Północny – Metro Politechnika).

W 2001 roku ZTM podjął decyzję o rezygnacji ze współpracy z małymi firmami przewozowymi, które obsługiwały jedną, dwie linie. Ogłoszono przetarg na operatorów, którym miały przypaść zespoły linii. Wymagania dotyczące taboru nie były jednak zbyt wyśrubowane – oczekiwano standardowych pojazdów wysokopodłogowych, nie starszych niż 5-letnie. Przetarg wygrały firmy – Rapid-Bus i PPKS Grodzisk Mazowiecki. Ajenci kupili autobusy Jelcz 120M z ubogim wyposażeniem i manualną skrzynią biegów.

Prywatni operatorzy zakończyli rok 2001 pracą przewozową w wysokości 10 mln wozokilometrów, co oznaczało, że ich udział w rynku przewozów autobusowych wzrósł do 10 proc.

Dwa lata później – w 2003 roku kolejne linie przekazano do obsługi prywatnym przewoźnikom. W ramach postępowania przetargowego wyłoniono dwie firmy – ITS Michalczewski i Mobilis. Pierwsza z nich do obsługi linii kupił 55 niskopodłogowych autobusów MAN NL 223. Pojazdy miały 29 miejsc siedzących z trzema tylnymi, charakterystycznie ustawionymi bokiem. Z bazy zlokalizowanej w Warszawie przy ulicy Płochocińskiej autobusy wyjeżdżały na praskie linie: 101 (Dw. Wschodni – Nowodwory), 140 (Żerań FSO – Dw. Wschodni), 146 (Dw. Wschodni – Falenica), 147 (Dw. Wschodni – Wiśniowa Góra), 153 (Szatkowników – Mokry Ług) i 161 (Zbójna Góra – Błota). Mobilis zapewnił 50 midibusów – wozów marki Solaris Urbinetto o długości 10 metrów z 20 miejscami siedzącymi. Operator obsługiwał nimi linie mokotowskie i ochockie: 129 (Koło – Regulska), 163 (Sadyba – Wilanów), 164 (Wilanów – Kępa Zawadowska – Wilanów), 165 (Metro Wilanowska – Natolin Północny), 178 (Okęcie – Pl. Hallera) i 179 (linia jednokierunkowa Os. Kabaty).

Przez kolejne lata udział prywatnych operatorów w realizacji miejskich przewozów autobusowych stabilizował się – stale zwiększała się wykonywana przez nich praca przewozowa oraz wdrażano do eksploatacji coraz większą liczbę autobusów. W 2005 roku ajenci wykonali pracę przewozową w wysokości ponad 15,3 mln wozokilometrów (14,8 proc. ogółu przewozów autobusowych), pięć lat później – ponad 33,7 mln wozokilometrów (28,8 proc. ogółu przewozów autobusowych), a w 2015 roku – ponad 31,7 mln wozokilometrów (27,5 proc. ogółu przewozów autobusowych). W 2005 roku prywatni operatorzy uruchamiali w godzinach szczytu komunikacyjnego średnio 179 wozów, w 2010 – 391, a rok temu – 370.

W ciągu ostatnich kilkunastu lat z Warszawą na stałe związało się kilka firm przewozowych, które wygrywały kilkuletnie kontrakty, a często po zakończeniu jednego brały z powodzeniem udział w kolejnych przetargach na świadczenie usług przewozowych. W stolicy od wielu lat są lub były obecne firmy: Veolia (wcześniej Connex i Rapid-Bus) – do 2008 roku, PKS Grodzisk Mazowiecki – do chwili obecnej, Michalczewski – do połowy 2016 roku oraz Mobilis – do chwili obecnej.

W 2015 roku miał miejsce kolejny punkt przełomowy w historii warszawskich prywatnych operatorów autobusowych. ZTM podjął decyzję o podniesieniu jakości usług przewozowych świadczonych przez ajentów i zmienił wymagania stawiane przewoźnikom biorącym udział w postępowaniach przetargowych. Prywatni przewoźnicy, którzy chcą obsługiwać linie uruchamiane przez ZTM muszą dysponować nowoczesnym taborem, odpowiednim zapleczem technicznym i wysoko wykwalifikowanymi pracownikami. Nowością jest także proces certyfikacji wszystkich tych elementów, prowadzony przez ZTM przed rozpoczęciem świadczenia usług przewozowych. Zmieniono także zasady premiowania przewoźników oraz naliczania kar za uchybienia. Jako pierwszy według nowych zasad zaczął kursować 9 sierpnia br. setką nowych wozów Mobilis. 1 grudnia dołączyła do niego z 50 nowymi autobusami Arriva. ■

tekst: Magdalena Potocka

Podczas przygotowywania tekstu korzystano m.in. z książki „Warszawskie autobusy i trolejbusy" autorstwa Juliana Dąbrowskiego, Daniela Nalazka i Marcina Stiasnego

Dziękujemy Leszkowi Peczyńskiemu i Marcinowi Stiasnemu za udostępnienie zdjęć



fot. L. Peczyński

WARTO ZAPAMIĘTAĆ TE ADRESY

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO MIASTA ST. WARSZAWY	www.ztm.waw.pl

AUTOBUSY

MIEJSKIE ZAKŁADY AUTOBUSOWE	www.mza.waw.pl
MOBILIS	www.mobilis.pl
PKS GRODZISK MAZOWIECKI	www.pksgrodzisk.com.pl

TRAMWAJE

TRAMWAJE WARSZAWSKIE	www.tw.waw.pl

METRO

METRO WARSZAWSKIE	www.metro.waw.pl

KOLEJ

SZYBKA KOLEJ MIEJSKA	www.skm.warszawa.pl
KOLEJE MAZOWIECKIE	www.mazowieckie.com.pl
WARSZAWSKA KOLEJ DOJAZDOWA	www.wkd.com.pl

URZĄD MIASTA ST. WARSZAWY	www.um.warszawa.pl
BIURO DROGOWNICTWA I KOMUNIKACJI	www.transport.um.warszawa.pl
KLUB MIŁOŚNIKÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ	www.kmkm.waw.pl
HISTORIA KOMUNIKACJI W WARSZAWIE	www.trasbus.com
FOTOGALERIA TRANSPORTOWA	www.phototrans.pl

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO